

Список использованных источников:

1. Бернштейна Л.А. Основы экономики автомобильного транспорта/ Под ред. Бернштейна Л. А.. - М.: Научно-техническое издательство Министерства автотранспорта и шоссейных дорог РСФСР, 1963. - 425 с.
2. Голубков Е.П. Основы маркетинга. Учебник. / Голубков Евгений Петрович - М.: Издательство «Финпресс», 1999. - 656 с.
3. Громов Н.Н. Менеджмент на транспорте: Учеб. пособие для студ. ВУЗов/ Н.Н. Громов, В.А. Персианов, Н.С. Усков и др. - М.: Издательский центр «Аркадия», 2003. - 528 с.
4. Сушко О.В. Рекламные стратегии предприятий ресторанного хозяйства: Дис. на получение канд. экон. наук: 08.06.01. «Экономика, организация и управление предприятиями» / О.В. Сушко - Донецк, 2006. - 340 с.
5. Фатхутдинов Р.А. Стратегический маркетинг: Учебник./ Фатхутдинов Р. А. — М.: ЗАО "Бизнес-школа "Интел-Синтез", 2000. — 640 с.
6. Веретенникова Д.А. МІЖНАРОДНА НАУКОВО-ПРАКТИЧНА КОНФЕРЕНЦІЯ «Сучасні проблеми управління підприємствами: теорія та практика»/ Харківський національний економічний університет - м. Харків: ХНЕУ, 2010

Ключевые слова: не маршрутные ПАТП, ассортиментная политика, традиционные услуги, дополнительные услуги, ценообразование, скорость доставки, комфортность.

Ключові слова: не маршрутні ПАТП, асортиментна політика, традиційні послуги, додаткові послуги, ціноутворення, швидкість доставки, комфортність.

Keywords: not rout PMTE, assortment policy, traditional services, additional services, pricing, speed of delivery, comfort.

УДК 658.152.656.61

Гаркуша А. Н., к.э.н

Азовский морской институт ОНМА, г. Мариуполь

ЭФФЕКТИВНОСТЬ ИНВЕСТИЦИОННЫХ ПРОЕКТОВ НА ВОДНОМ ТРАНСПОРТЕ

Гаркуша А. М. Эффективність інвестиційних проектів на водному транспорті. У статті розглянуті проблеми створення ефективного механізму формування інвестиційних процесів на підприємствах морського транспорту, освоєння його широким колом фахівців

Гаркуша А. Н. Эффективность инвестиционных проектов на водном транспорте. В статье рассмотрены проблемы создания эффективного механизма формирования инвестиционных процессов на предприятиях морского транспорта, освоение его широким кругом специалистов.

Garkusha A.N. Efficiency of investment projects on a water-carriage. In the article the problems of creation of effective mechanism of forming of investment processes are considered on the enterprises of marine transport, mastering his wide around specialists.

Постановка проблемы в общем виде. Предприятия морского и в значительной мере речного транспорта обслуживают внешнеторговые связи страны и осуществляют перевозки грузов иностранных фрахтователей. Финансовые операции с иностранными контрагентами совершаются, как правило, с использованием иностранной валюты и международных цен, но не исключают при этом использование национальной валюты и внутренних цен в финансовых отношениях субъектов внутри страны. Поэтому различие

общих темпов и неоднородности инфляции внутри страны и за рубежом, несоответствие тех и других темпам изменения валютного курса затрудняют привлечение инвестиций в объекты водного транспорта, искажают и делают неустойчивой оценку эффективности проектов одной целевой направленности или с разной структурой затрат.

Анализ последних исследований и публикаций. Вместе с тем для широкого круга специалистов "вопрос" - учитывать или не учитывать инфляцию — не представляется решенным однозначно. Среди научных публикаций, в которых отражены выше изложенные проблемы следует назвать таких авторов, как: Гейц В.М., Макогон Ю.В., Бланк И.А., Базилевич А.И., Примачев П.Н. и т.д. Позиция отрицания обязательности учета инфляции объясняется в первую очередь тем, что однородная инфляция мало влияет на положение экстремума значений расчетных показателей и, следовательно, на результат оценки эффективности.

Авторы фундаментальной монографии "Оценка эффективности инвестиционных проектов: Теория и практика" [1, стр. 16], сопоставив мотивы разных подходов к решению вопроса и результаты теоретических изысканий, пришли к заключению: влияние инфляции на эффективность инвестиционных проектов учитывать не следует.

Выделение нерешенной проблемы. При этом остался нерешенным еще один вопрос: как примирить интересы участников инвестиционной деятельности и их разные взгляды на величину темпов инфляции, ее неравномерность и тем самым повысить их доверие к результатам оценки. В "Методических рекомендациях" [2, стр. 12] неявно подразумевается, что такое согласование будет достигаться на базе централизованно устанавливаемых нормативных значений. Однако реальность прогнозов темпов инфляции на достаточно длительный период и их признание пользователями весьма проблематичны.

Цель статьи. Проанализировать многообразие ситуаций, возникающих при обосновании реальных инвестиционных проектов на водном транспорте, определиться с методами и подходами к оценке инвестиционного капитала.

Изложение основного материала. Размер судна обычно оптимизируют в единстве с его эксплуатационным назначением (специализацией) и скоростью хода, т. е. обосновывается его потенциальная способность перевезти определенное количество конкретных грузов в реальных существующих или гипотетических заданных условиях (дальность, корреспонденция, интенсивность обслуживания в портах и др.). Помимо величины грузопотока при выборе размера судна учитывают габаритные ограничения на маршруте следования и при заходах в корреспондирующие порты, партионность отправок и другие условия [3, стр. 25].

Проектируемый грузопоток может быть освоен несколькими судами, поэтому производственная мощность флота, Обеспечивающего конкретный грузопоток, может увеличиваться или уменьшаться путем увеличения или уменьшения числа работающих судов.

График поставки групп однотипных судов для освоения прогнозируемого грузопотока (например, грузопотока нефти с новых месторождений) помимо изменения объема перевозок должен учитывать время строительства одного судна, число стапельных мест завода-строителя, целесообразность размещения заказа на нескольких заводах, возможность и выгодность аренды судов.

Морские и речные суда не являются распространенными объектами купли-продажи в широком понимании. Формирование их компромиссной рыночной стоимости требует больших затрат времени для адекватного маркетинга и переговоров.

Процедура купли-продажи бывших в эксплуатации судов может быть обобщенно представлена следующими основными этапами:

- индикация судна его владельцем, включающая сведения о судне, его характеристиках, местонахождении на ближайший период и предлагаемую продавцом цену судна (идея цены продавца);
- твердое предложение покупателя, включающее условия заключения договора, в

том числе порядок и место освидетельствования судна, предлагаемую за него цену и условия оплаты;

- контрпредложение судовладельца и последующие переговоры до согласования отдельных статей (обмен проформами);
- подготовка покупателем меморандума о соглашении, составление и подписание сторонами договора купли-продажи.

Первоначальные затраты инвестора в случае приобретения бывших в эксплуатации судов включают:

- стоимость приобретения судна по рыночной цене;
- дополнительные затраты, связанные с процедурами передачи права собственности;
- затраты на работы по доведению судна до степени эксплуатационной готовности;
- затраты на перегон судна к месту эксплуатации;
- затраты на регистрацию судна, сопровождающие ее операции и на уплату налогов и пошлин;
- вложения в увеличение оборотных средств нового оператора.

Сложней процедура формирования первоначальной стоимости нового судна при заказе его постройки на судостроительной верфи. И заказчик, и строитель, и проектант неоднократно выполняют (на основе доступных им методов) представительные расчеты, используемые в процедуре "уторговывания" цены судна.

Выбор источников финансирования инвестиционных проектов определяется следующими факторами: масштабностью проекта; наличием и доступностью финансовых ресурсов; зависимостью финансового состояния предприятия от источников финансовых ресурсов.

Масштабность инвестиционного проекта и объем необходимых финансовых ресурсов выдвигают ограничения абсолютного и относительного характера. Абсолютным ограничением, например, выступает исключение из бюджетов государственного или местного уровня на конкретный календарный период финансирования ранее одобренного инвестиционного проекта.

Ограничением относительного характера может служить установление специальных требований к инвестиционному проекту по уровню загрязненности воды в пределах акватории порта и на подходах к нему, по запыленности воздушного пространства. В условиях ограниченности финансовых ресурсов ужесточение экологических требований может привести к осуществлению проекта в меньших масштабах, либо вообще к отказу от него.

Наличие и доступность финансовых ресурсов. Влияние этого фактора сказывается на реализации локальных проектов, не связанных с бюджетным финансированием, и проявляется также в абсолютной или относительной форме.

Абсолютными ограничениями реализации таких проектов служат [4, стр. 45]: отсутствие или недостаток собственных средств предприятия; отказ в предоставлении кредитных средств вследствие неблагоприятного финансового состояния предприятия; резкое падение курса акций предприятия, неустойчивость конъюнктуры финансового рынка. Хотя абсолютные ограничения носят временный характер, они влияют на финансовое состояние и предприятия заемщика, и кредитной организации, и на общий инвестиционный климат.

Относительные ограничения выражаются в установлении особых условий предоставления кредита для заемщиков, имеющих неодинаковое финансовое состояние. Для этого кредитующие организации прибегают к рейтинговой оценке заемщиков, используя различные критерии: коэффициент срочной ликвидности, коэффициент соотношения заемных и собственных средств, коэффициент обеспеченности собственными средствами и др. Значительные отклонения приведенных показателей от

рекомендуемых величин в неблагоприятную сторону могут привести не просто к ужесточению условий кредитования, но и к отказу в кредите.

Влияние выбранного источника финансирования инвестиционного проекта на финансовое состояние предприятия. Влияние собственных средств, краткосрочных кредитов, долгосрочных кредитов проявляется по-разному. Использование собственных средств (прибыли и амортизационных отчислений) при прочих равных условиях снижает коэффициент срочной ликвидности. Однако при этом финансовая устойчивость предприятия не нарушается, так как соотношение собственных и заемных средств остается прежним.[5, стр. 78]

Использование краткосрочных кредитов ухудшает платежеспособность предприятия, увеличивая краткосрочную кредиторскую задолженность. Кроме того, краткосрочный кредит предприятию придется погашать за счет собственных свободных финансовых резервов, так как инвестиционный проект к сроку погашения задолженности еще может не генерировать прибыль.

Долгосрочное кредитование ухудшает соотношение собственных и заемных средств, но не изменяет текущей ликвидности предприятия.

Таким образом, при выборе источника финансирования инвестиционных ресурсов необходимо ориентироваться не только на его доступность и условия предоставления, но и на воздействие его на финансовое состояние предприятия в перспективе.

Интересы кредиторов и заемщиков в процессе формирования схемы финансирования инвестиционного проекта всегда взаимны: заемщик ищет источник свободных финансовых средств в удобной для себя форме их заимствования; кредитор выбирает предприятие, нуждающееся в займе денег, на предлагаемых им условиях.

Анализируя кредитоспособность предприятия, запрашивающего кредит для реализации инвестиционного проекта, кредитор изучает и оценивает инвестиционную привлекательность предприятия-заемщика. Важнейшие факторы, определяющие инвестиционную привлекательность заемщика для кредиторов и инвесторов при принятии решения о выделении средств на реализацию инвестиционного проекта, можно объединить в две группы: внешние по отношению к предприятию и внутренние [6, стр. 85].

В составе внешних факторов рассмотрим такие, как: отрасль, месторасположение, отношения с властями, собственники. Репутация предприятий морского и речного транспорта на финансовом рынке достаточно высока в связи с репутацией самой отрасли, ее роли в обеспечении внутриэкономических и внешнеторговых связей, имеющегося организационного, финансового, коммерческого опыта. В отношении морских портов указанные соображения полностью справедливы. Иное дело - оценка конкурентоспособности судовладельческих предприятий. Если в ближайшие годы в постройку новых и наращивание мощностей действующих портов предполагается вложить сотни миллионов долларов, то в развитие флота значимые инвестиции имели место только со стороны экспортеров углеводородного сырья.

Наследием экономики планово-распределительной системы является немало предприятий, созданных в определенных регионах не потому, что там имелись оптимальные условия для их строительства и функционирования, а по конъюнктурным соображениям политического или иного внеэкономического характера. Сегодня обеспечить конкурентоспособность таких предприятий в данном месте затруднительно, поэтому привлечение инвестиций и получение кредитов для их развития требуют детального изучения условий финансирования и тщательной разработки инвестиционного бизнес-плана в полном объеме.

Каждый инвестор или кредитор, анализируя производственный потенциал предприятия то ли в денежной, то ли в материальной форме, обратит внимание на его структуру, состояние, темпы обновления. Но производственный потенциал имеет и другую часть: кадровую составляющую, уровень организации труда. Далеко не каждый

инвестор, кредитор или разработчик бизнес-плана отметит и подчеркнет неразрывную связь обеих частей потенциала, количественной оценке. Но без кадровой составляющей основные фонды, оборотные средства и другие активы сами по себе работать не могут, и именно кадровая составляющая позволяет материализованному в них капиталу выполнять свои функции.

При анализе влияния менеджмента изучению подвергаются верхний уровень управления предприятием, его центральные механизмы, в том числе такие аспекты, как:

организационная структура управления предприятием, регламентация отношений между элементами;

качество разработки регистрационных документов; наличие на предприятии стратегического плана, сформулированной инвестиционной политики;

полнота и обоснованность используемой на предприятии системы норм и нормативов; квалификация руководителей предприятия;

качество налогового планирования и др.

Выводы и предложения. Кредитору и инвестору надлежит знакомиться не только с документами на кредитруемый или финансируемый инвестиционный проект, но и с документами на всю совокупность инвестиционных проектов данного предприятия, входящих в его инвестиционную программу. Это необходимо, поскольку результаты практической реализации каждого из проектов программы отразятся на финансовом состоянии заемщика, его кредитоспособности и тем более на инвестиционной кредитоспособности.

При выборе источника финансирования инвестиционных ресурсов необходимо ориентироваться не только на его доступность и условия предоставления, но и на воздействие его на финансовое состояние предприятия в перспективе

Список литературы:

1. Виленский П.Л. Оценка эффективности инвестиционных проектов. Теория и практика / П. Л. Виленский, В.Н. Лившин, С. А. Смоляк. - М.: Дело, 2007. - 832 с.
2. Алексеева Т.А. Методологические основы управления инвестиционными процессами в национальных судоходных компаниях / Т.А. Алексеева. - СПб.: тзд. СПбГУВК, 2010. - 141 с.
3. Аксютин Л.Р. Организация морских перевозок. Аксютин Л.Р. - Одесса: Латстар, 2008. - 173 с.
4. Вензик Н.Г. Повышение конкурентоспособности судоходных компаний. / Н.Г. Вензик, Г. А. Левиков. - М.: Транспорт, 2009, - 215 с.
5. Бланк И. А. Инвестиционный менеджмент / И. А. Бланк. - К.: МП «Итем», 2004. - 558 с.
6. Краев В.И. Экономические обоснования при проектировании морских судов / В.И. Краев. - Л.: Судостроение, 2005. - 280 с.

Ключевые слова: суда, морские предприятия, инвестиции, водный транспорт, кредитор, заемщик, налоговое планирование.

Ключові слова: судна, морські підприємства, інвестиції, водний транспорт, кредитор, позичальник, податкове планування.

Keywords: ships, marine enterprises, investments, water-carriage, creditor, borrower, tax planning.